



DAS MOTORRAD-ABENTEUER **AFRIKA:**  
**EIN WAHNSINNS**  
**TRIP**

Sie wollten die  
ersten sein.  
Sie wollten das  
Unmögliche  
möglich machen.  
Sie wollten  
mit drei Ducatis  
von Nord nach  
Süd durch Afrika.  
Lesen Sie,  
was passierte

**K**önnen Sie sich vorstellen, wie dem spanischen Conquistador Hernando Cortez zumute gewesen wäre, wenn er, statt Mexiko zu erobern, bereits kurz nach Verlassen des Hafens all seine Schiffe in einem Sturm verloren hätte? Ich kann es. Sehr gut sogar. Nicht etwa, weil ich Jaime Llansana heiße, ebenfalls Spanier bin und in ähnlich kriegerischer Mission unterwegs wäre. Sondern weil ich zwischen zwei Motorrädern, unter einer aufgespannten Zeltplane mitten in der Wüste sitze. Verdammt zum Nichtstun.

Der große Plan, zum erstenmal Afrika von Nord nach Süd mit dem Motorrad zu durchqueren, scheint gescheitert zu sein. Und das schon nach jämmerlich wenigen Tagen von insgesamt 75, nach kümmerlichen 2000 Kilometern von insgesamt 18000...

Wir waren zu dritt. Jetzt bin ich allein. Das Unglück, das mich vor der algerischen Stadt Tamanrasset in den Staub der Sahara gezwungen hat, bahnte sich an, kaum daß wir den afrikanischen Kontinent betreten hatten. Es passierte in der Nähe der Stadt Ghardaia, dem eigentlichen Tor zu diesem Ozean des Sandes. Ausgerechnet der sonst so besonnene Xavier Mora baute einen Unfall. Er stürzte und zog sich schwere Kopfverletzungen und diverse Prellungen zu.

Noch machte Xavier weiter. Schließlich wollten wir nach Kapstadt. Aber dann kam der zweite Schicksalsschlag. Wieder stürzte Xavier. Wieder schwer. Und diesmal ließ der physische Verschleiß auch Xaviers psychischen Widerstand zusammenbrechen. Er war am Ende seiner Kräfte. Aus seinen Augen war jeglicher Glanz verschwunden. Natürlich hätten ich und der dritte im Bunde, Josep Maria Llado, versuchen können, ihn wieder aufzumöbeln, ihm Mut zu machen. Doch das wäre verantwortungslos gewesen.

Wir entschlossen uns, Xavier zu einer 200 Kilometer entfernten Oase zu bringen. Wir wußten, dort war ein kleines Hospital. Josep befreite seine Ducati von der riesigen Gepäcklast. Ich half dem vor Schmerzen stöhnenden Verletzten auf den Soziussitz. Xavier klammerte sich mit letzter Kraft an Josep fest. Und langsam verschwanden die beiden am Horizont. Sie lösten sich förmlich im Glanz der brüllenden Mittagshitze auf...

Ich bin allein. Noch preßt mir die Sonne erbarmungslos die Lebensäfte aus dem Körper. Bald werde ich nicht wissen, wie ich mich vor der mörderischen Kälte der Nacht schützen soll. Doch weder die Einsamkeit noch die körperlichen Torturen sind wichtig im Vergleich zu der einen



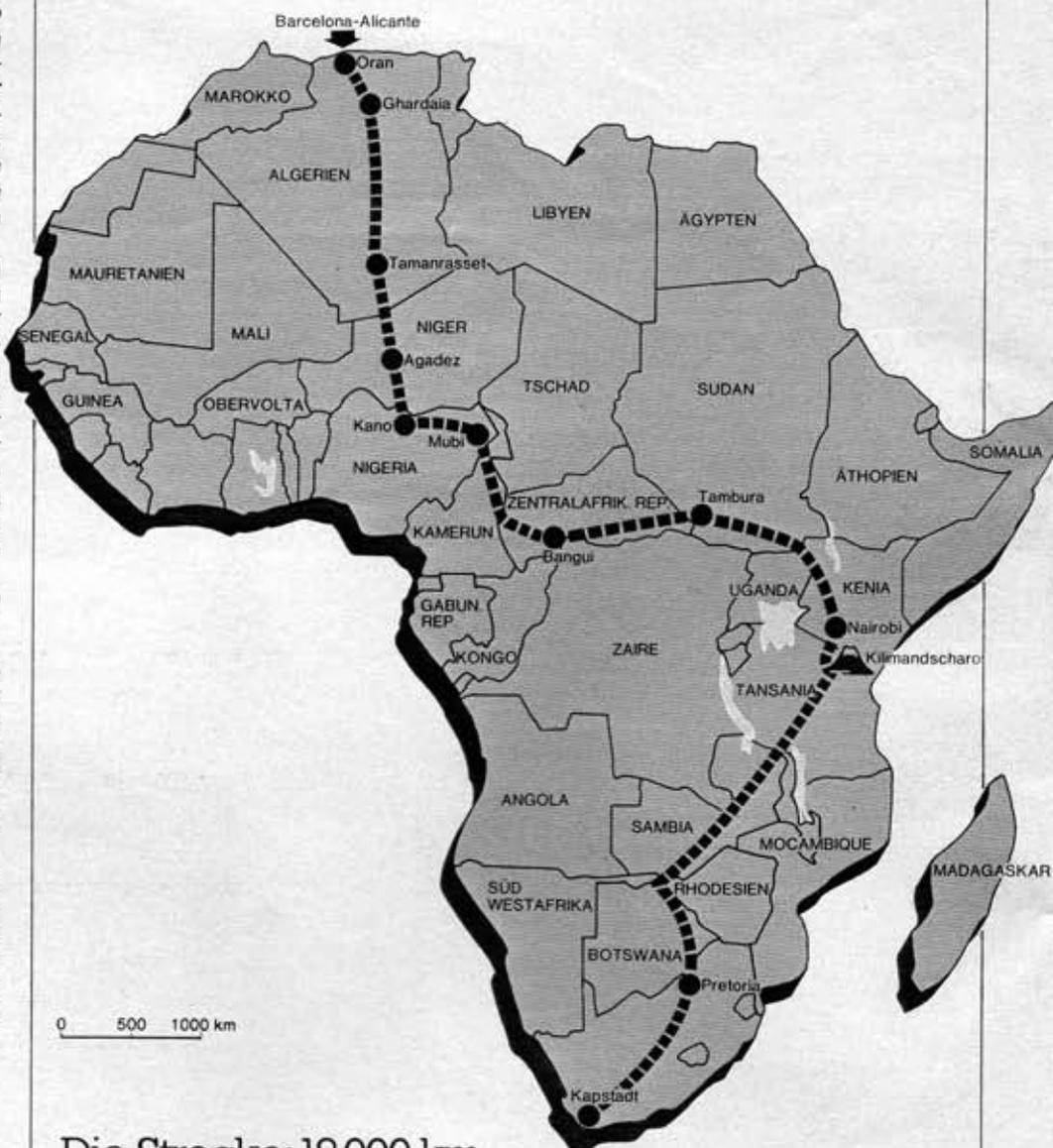
**JOSEP MARIA LLADO**  
Mit 20 Jahren Jüngster des Trios. Student, der Semesterferien hatte. Ein leidenschaftlicher Keksesser. Motorradfahrer aus Begeisterung. Unruhig. Regt sich bei kleinen Pannen fürchterlich auf.



**JAUME LLANSANA**  
„Chef“ der Expedition. Mit 28 Jahren Ältester. Reporter bei einer Zeitung in Barcelona, kündigte und nahm sich bei dieser Gelegenheit ein paar Tage frei. Afrikanerinnen gefallen ihm sehr gut.



**XAVIER MORA**  
27 Jahre alt, ebenfalls Reporter. Ruhig und besonnen. Führt das Haushaltsbuch und spielt Kameramann. Freund von deftigen Mahlzeiten. Das Schicksal traf ihn ganz besonders hart.



Die Strecke: 18000 km  
von Nord nach Süd,  
von Oran nach Kapstadt,  
durch die Wüsten  
und Urwälder Afrikas

Frage, die mir das Hirn zermartert: Müssen wir aufgeben? Oder können wir weiterfahren? Die Entscheidung wird morgen fallen. Wenn – hoffentlich – meine beiden Freunde Josep und Xavier zurückkehren. Wenn ...

Ich bin unter der Zeltplane auf einem zwei Quadratmeter großen Schattenfleck festgenagelt. Um mich herum nichts als trostlose Weite. Es hat keinen Sinn, in die flimmernde Ferne zu starren. Das gleißende Licht treibt mir nur die Tränen in die Augen. Also mache ich das Beste aus dieser Situation. Ich bringe mein Tagebuch in Ordnung. Schließlich wollen wir durch spätere Veröffentlichungen unserer Reiseabenteuer, vorausgesetzt, die Endstation ist nicht hier, wenigstens einen Teil der Reisekosten wieder hereinbekommen.

Wir hatten das schon einmal mit Erfolg praktiziert. Als wir unsere ersten Afrika-Erfahrungen sammelten. Damals, im Jahre 1974, zigeunerten ich, Josep und ein paar andere Leute mit einem Landrover und zwei Bultaco Sherpa-Maschinen insgesamt 40000 Kilometer kreuz und quer durch Afrika. Bei dieser Gelegenheit fuhren übrigens zwei Franzosen zum erstenmal mit einem Motorrad auf den 5895 Meter hohen Kilimandscharo. Vielleicht erinnern Sie sich noch an die Berichte in den Zeitungen.

Nach unserer Rückkehr jedenfalls war klar, daß wir das ganz große Abenteuer wagen wollten – von Oran in Algerien nach Kapstadt in Südafrika durch den Schwarzen Erdteil. Und noch für einen anderen war das klar. Für Xavier, der unsere Berichte gelesen hatte. Er nahm Kontakt mit uns auf. Wir verstanden uns auf Anhieb. In den folgenden Monaten trafen wir uns zweimal in der Woche, um einen exakten Plan auszuarbeiten.

Die Zeitfrage war kein Problem. Ich, mit 28 Jahren der älteste des Trios, wollte sowieso meinen Job bei der Zeitung kündigen. Xavier Mora, 27 und ebenfalls Reporter, konnte sich als freier Mitarbeiter seine Zeit einteilen, wie er wollte. Und Josep Maria Llado, mit seinen 20 Lenzen das Nesthäkchen, brauchte als Student nur auf seine sonst üblichen Semesterferien zu verzichten.

Die Aufgabenteilung hatten wir schnell geregelt. Ich verpflichtete mich, den gesamten bürokratischen Kram (Visa usw.) zu erledigen, Fahrtenbuch zu führen und zu fotografieren. Xavier sollte Geld und Hausapotheke verwalten sowie einen 16-mm-Film drehen. Josep übernahm die Etappenplanung, das Mechanikbuch und wollte ebenfalls fotografieren.

Die ursprünglich direkteste Route, die wir nact, Auswertung französischer und englischer Informationen ausgearbeitet

hatten, mußten wir allerdings schon frühzeitig wieder verwerfen, weil uns zwei Staatspräsidenten einen Strich durch die Rechnung machten. Die Herren Mobutu aus Zaire und Amin aus Uganda ließen uns ihre Grenzen nicht passieren. Das bedeutete eine neue Planung, mehr Tage, mehr Nächte, mehr Regen, mehr Sonne, mehr Kilometer. Doch das konnte uns nicht schrecken. Wir wollten ja schließlich die Schlacht nicht am grünen Tisch verlieren.

Die Finanzierung ließ sich ganz gut an. Wir selbst hatten ein paar Ersparnisse, und außerdem konnten wir einen Interessenverband, der sich Internationale Motorschutz AG nannte, für unser Projekt begeistern. Man wollte unsere Fahrt für Werbezwecke ausschöpfen. Wir erhielten einen Vorschub und das Versprechen, unterwegs via Banken mit Nachschub ausgestattet zu werden, falls es notwendig sein sollte. Fast zu schön, um wahr zu sein. Wir brauchten uns bloß dem technischen Aspekt zu widmen, die Aktion zu planen und durchzuführen. Genau das, was wir wollten.

Die Motorräder: Wir entschieden uns für drei serienmäßige Ducati Road 350. Einzylinder-Viertaktmotor mit 26 PS bei 8000 U/min, Spitze 130 km/h. Wir wollten mit unserem Trip ja auch beweisen, daß so etwas genauso gut mit Serienmaschinen und nicht nur mit Spezialanfertigungen und entsprechend großem finanziellen Aufwand möglich ist. Als einzige Abweichungen von der Serie leisteten wir uns einen größeren Tank, der mit 18 Litern für etwa 400 Kilometer gut war, einen Zusatzscheinwerfer sowie die Montage einiger Spezialeisenträger für Gepäck und Reservekanister.

Jede Maschine wurde mit zwei Metall-Benzinkanistern à 10 Liter, zwei Plastik-Wasserkannistern à fünf Liter, einem luftdichten Reisekoffer, einem Schlafsack und einem Tankbeutel für Verschiedenes bestückt. Xavier transportierte zusätzlich unseren Erste-Hilfe-Set (Verbandskasten, Schienen für Knochenbrüche, Antibiotika, Chinintabletten gegen Malaria usw.) und den Aluminiumkoffer mit



Kein Risiko: Nachtlager am Wegweiser

der Filmausrüstung. Die reisefertigen Motorräder wogen etwa 250 Kilo.

Die Vorbereitungen kosteten uns viel Schweiß und Mühen. Aber der Stolz auf unsere eigene Leistung, daß wir das alles mit eigenen Händen bewerkstelligt hatten, ließ uns schnell die Vergangenheit vergessen. Wir fieberten der Abreise entgegen. Vorbereitungen müssen sein. Aber sie sind eben doch nur das Mittel zum Zweck. Und der Zweck hieß: Fahren. Endlich war es soweit. Am 10. August 1975 verließen wir Barcelona unter der Aufsicht von etlichen Fernsehkameras. Eine kleine PR-Aktion, bei der wir unsere Finger mit im Spiel hatten. Wir sind nicht gerade publicity-süchtig. Aber wir brauchten nun mal Aufmerksamkeit, weil sich das später in barer Münze auszahlt.

Erstes Etappenziel war die spanische Hafenstadt Alicante. Von dort brachte uns eine algerische Fähre in sieben Stunden nach Oran. Und jetzt erwies sich, daß mein Debüt als Bürokrat ein Erfolg war. Unsere Zollpässerscheine, die für die meisten Länder gültig sind und einem die lästigen Depotgarantien ersparen (viel Geld und schwer wiederzubekommen) und unsere internationalen Impfpässe (Gelbfieber, Malaria, Pocken, Cholera) waren so gut präpariert, daß wir nur drei Stunden brauchten, um die erste Hürde in Richtung Kapstadt zu nehmen.

An unserem ersten Tag in Afrika schafften wir 730 Kilometer. Auf asphaltierten Straßen. Wir waren frisch wie der Tau und begierig darauf, diesem Kontinent seine Kilometer abzutrotzen. Nichts konnte uns aufhalten – weder die Ströme aus Schaf- und Ziegenherden, Fahrrädern, Händlern auf Pflöcken, Mopeds und Eseln, vollbepackt mit Brennholz oder Gras, noch Stopps, die der Hintermann ab und zu einlegen mußte, um irgend etwas aufzusammeln, was sein Vordermann verloren hatte. Wir fuhren immerhin einen Schnitt von 80 km/h.

Aber wir machten auch die ersten bitteren Erfahrungen. Wir hatten zwar gewußt, wie wichtig eine optimale Verteilung der Lasten ist. Doch in der Theorie sieht sowas anders aus als in der Praxis. Und den Unterschied bekam jetzt jeder einzelne Knochen von uns zu spüren. Außerdem hatten wir in der Eile vergessen, eine zusätzliche Stange als Fußstütze an den vorderen Teil des Rahmens zu schweißen. Beinkrämpfe begannen uns zu plagen.

In Ghardaia schlug endgültig die Hitze über uns zusammen. Wir hatten das Gefühl, als ob Tausende von Brenngläsern auf uns gerichtet waren. Glücklicherweise hatten wir vorgesorgt. Wir tauschten die Sturzhelme gegen Sombreros

## XAVIER: ZWEI STÜRZE, EIN SONNENSTICH UND RUHR

„Dein Körper macht vieles mit. Du kannst auch mit Kopfverband fahren. Erst wenn die Nerven streiken, bist du erledigt.“



Nach einem Sturz: Lenker ist verbogen



Einsamer Reiter am Horizont: Wüstenpisten fordern die ganze Konzentration

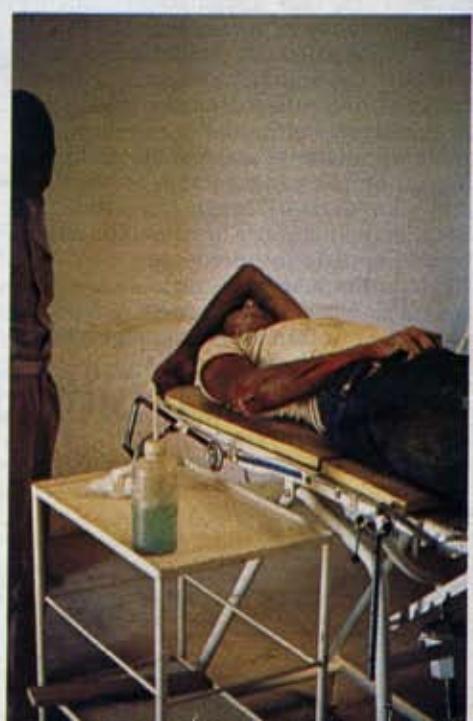


Nach der Sintflut in Niger: Strapaziöse 600 Kilometer in sieben Tagen – die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Fußgängers



Die Wüste lebt: Begegnung mit Tuaregs

Seilschaft in Südafrika:  
2 200 Kilometer an  
der langen Leine. Josep  
im Krankenhaus: Sein  
Ellenbogen wird genäht



und zogen langärmelige T-Shirts an. Nur der Sonne keine Angriffsflächen bieten! Von nun an tranken wir bis zu zehn Liter Wasser täglich und würgten abends einen Teelöffel Salz runter, um die Substanzverluste durch das ständige Schwitzen auszugleichen.

Dann kam Xaviers erster Sturz. Eine unerwartete Sandschicht auf der Straße brachte ihn bei 100 km/h zu Fall. Sein Kopf war blutüberströmt, das gesamte Gepäck lag verstreut auf der Straße. Ein Lastwagen transportierte ihn ins fünf Stunden entfernte Krankenhaus. Während Xavier geröntgt wurde, eine Tetanus-spritze erhielt und man ihm mit fünf Stichen eine Kopfwunde nähte, stellten wir fest, daß uns 500 US-Dollar abhanden gekommen waren. Wer weiß, wie und wo. Wir versuchten, den Schlag mit Fassung zu tragen. Aber es fiel uns schwer.

Xavier kam abends zurück. Kopf, Arme und Hände waren dick verbunden. Von einer Pause wollte er jedoch nichts wissen. Also weiter! Die letzten 400 Kilometer Asphaltstraße hatten wir mit einem böigen Scirocco zu kämpfen, der uns fast aus dem Sattel fegte. In Salah, der heißesten Stadt Algeriens, zeigte unser Thermometer 58 Grad im Schatten. Unsere Liebe zu Afrika begann sich in eine Haßliebe zu verwandeln.

Zur Weiterfahrt durch die Wüste brauchten wir jetzt eine polizeiliche Genehmigung. Man kontrollierte unsere Ausrüstung auf Benzin, Wasser, Werkzeug, Ersatzteile und notierte unsere Abfahrt in einem Verzeichnis. Der Forderung nach der Formation eines Konvois wurden wir mit unseren drei Ducatis ohnehin gerecht. Wir empfanden diese verantwortungsvolle Sorgfalt der algerischen Polizei, damit keiner in Allahs Dünen verlorengeht, als ausgesprochen beruhigend.

Unser langer Marsch auf der berühmten Trans-Sahara-Route begann. Steine, Sandschichten, kleine Dünen – unsere Fahrt wurde zu Schwerarbeit. Stürze und Schwächeanfälle häuften sich. Plötzlich deutete Josep mit einer Hand auf eine Düne. Wir erblickten die Silhouetten von zwei Kamelen und einem Reiter. Langsam kamen sie näher. Ein Tuareg. Ein blauer Mann. Einer jener legendären Wüstenbewohner, deren Haut im Laufe der Zeit durch die mit Pflanzenfarben behandelten Kleidungsstücke einen leicht bläulichen Schimmer annimmt.

Der Nomade ließ sein Kamel niederknien und stieg ab, um uns zu begrüßen. Mit der einen Hand drückte er die unsere, die andere führte er zum Herzen. Er war sehr groß und schlank, alt und peinlich sauber. Im Gegensatz zu unserer Kleidung

war seine blütenweiß. Er beschnitzte uns mit Datteln und Wasser. Dann setzte er seinen einsamen Weg fort. Die fremdartige Eleganz dieses Mannes ließ uns verwirrt zurück.

Im Schutz eines hohen Felsens ein Lager. 18 belgische Studenten kampierten hier, die mit sechs alten Militärlastern und zwei Landrovern belgische Missionsstationen mit Medikamenten belieferten. Wir wurden zum Essen eingeladen und ließen sie überrascht über unseren Appetit zurück.

Ich muß sagen, bis hierher hielten sich unsere Probleme in Grenzen. Die Maschinen machten mit, wenn auch schon etwas angeschlagen. Und auch wir würden weiter mitgemacht haben, ebenfalls etwas angeschlagen allerdings, wenn uns nicht dieser zweite Unfall Xaviers aus der Bahn geworfen hätte.

Ich klappte mein Tagebuch zu. Mehr konnte ich im Augenblick nicht niederschreiben. Ich konnte nur hoffen und auf den morgigen Tag warten... Motorengeknatter reißt mich aus dem Schlaf. Müde und zerschlagen von der Nacht auf dem kalten Wüstenboden quäle ich meinen Körper dem Geräusch entgegen. Was ich sehe, läßt mein Herz höherschlagen. Eine Maschine, aber zwei Fahrer. Xavier lächelt und sagt: „Sie hatten wenigstens Jod in der Oase. Mal sehen, wie lange es diesmal gutgeht.“ Jod haben wir auch selber. Aber egal, Hauptsache, Xavier fühlt sich einigermaßen.

Am 17. August kommen wir in Tamanrasset an. Wir schlagen unser Zelt auf dem Campingplatz auf. Wir brauchen dringend eine Ruhepause. Außerdem müssen jetzt doch unsere Motorräder überholt werden. Zwei Ketten sind stark ausgeleiert, eine ist zerrissen und ein Lenker hat einen Knacks. Als wir unser Gepäck auseinandertosieren, kommt der große Schock. Der Beutel mit den Ersatzteilen ist zerrissen, ist leer. Ketten, Vorderachsen und Schläuche liegen irgendwo in der Wüste.

Josep will sich noch nicht geschlagen geben. Er fährt zurück und macht sich



Reparatur: Zylinderkopf ist undicht

auf die Suche. Drei Stunden später bereits kommt er zurück. Torkelnd und stolpernd führt er seine Maschine. Keine Spur von den Ersatzteilen. Er ist gestürzt und hat sich eine klaffende Wunde am Ellenbogen zugezogen. Trotz zahlreicher Behandlungen unterwegs schließt sich das Loch schwer. Und erst in Barcelona wird man feststellen, daß er sich den Handspeichenknochen gebrochen hatte. Wir brauchen jedenfalls einen ganzen Tag, bis die Panik wegen des unersetzlichen Verlusts abgeklungen ist. Dann, mit etwas kühlerem Kopf, versuchen wir, uns selbst zu helfen.

Passende Ketten sind nirgendwo aufzutreiben. Also feilen wir die Zahnkränze ab und nehmen dünnere. Aus dem Rohr eines Gepäckträgers basteln wir einen Lenker. Er ist vollkommen gerade und behindert beim Lenken. Aber wir können nicht wählerisch sein. Es muß auch so gehen. Nach drei Tagen brechen wir auf. Wir sind die einzigen, die nach Süden weiterfahren. Die meisten, die bis hierher kommen, kehren wieder um.

Die härteste Wüstenetappe liegt vor uns – 700 Kilometer bis Agadez. Nur 80 Kilometer ist Xavier noch bei uns. Dann gibt er endgültig auf. Schüttelfrost, Fieber, Brechreiz – den leichten Sonnenstich kann er mit seiner angeknacksten Konstitution einfach nicht mehr verkraften. Mitternacht, 20./21. August, Vollmond. Zwei Motorräder fahren im Mondlicht gen Süden – eines nach Norden. Adios Xavier! Unser Freund braucht 20 Tage für die Rückreise. Er fährt selbst oder läßt sich von Lastwagen mitnehmen. Wie es gerade kommt. Mit einer fürchterlichen Ruhr im Leib trifft er schließlich in Spanien ein. Drei Wochen Bettruhe, dann erst wird wieder ein Mensch aus ihm.

In windstillen Nächten schlafen Josep und ich jetzt unter freiem Himmel. Die Wasserknister lassen wir an den Motorrädern, um die Schlangen abzulenken. Wir haben aber auch netten Besuch: Känguruhratten. Das sind kleine Tiere mit sehr langen Schwänzen, die riesige Sprünge machen. Sie suchen die Wärme unserer Körper. Ihr Lieblingsschlafplatz sind unsere Haare.

Das nächste Land, in das wir einreisen, ist Niger. Hier vollzieht sich der Übergang von der arabischen Welt zum schwarzen Afrika. Auch das Bild der Wüste ändert sich. Sie wird flach, völlig eben – und der Sand ist fest. Wir fahren, was die Ducatis hergeben. Die Piste ist gut markiert. Jeden Kilometer taucht eine Tonne mit einem zwei Meter hohen Holzpfahl auf.

Um noch schneller voranzukommen, umfahren wir einige Dünen und verlassen dabei die Piste. Die nächste Markierung muß ja gleich zu sehen sein. Irrtum. Sie

## JOSEP: STÜRZT OFT, HAT SCHMERZEN, MACHT WEITER

„Allein bist du ein Nichts.  
Du brauchst Freunde.  
Gute Freunde. Wie gut sie  
sind, wirst du merken,  
wenn's dir dreckig geht.“



Bild unten: Im Kanu über den Oubangul, den Grenzfluß nach Zaire. Doch die Grenze ist geschlossen. Der Umweg via Sudan wird unvermeidlich

Bild oben: Die Trans-Sahara-Route. Einzige Lebenszeichen: Berge von leeren Flaschen, die Überbleibsel der französischen Besatzungstruppen

ist es nicht. Da, der Pfahl. Ein Glück. Doch als wir näherkommen, wird aus dem Pfahl ein Gestrüpp. Plötzlich wimmelt es überall vor Gestrüpp. Wir orientieren uns an der Sonne und fahren weiter. Nichts. Joseps Maschine macht plötzlich so merkwürdige Geräusche – pöt, pöt, pöt. Dann kein Pöt mehr. Der Sprit ist alle. Wir verfallen in hektische Aktivität. Ich schlepe Josep mit einem Seil ab, und wir beschließen, die Richtung zu erzwingen, indem wir im rechten Winkel zur



Sammelpunkt Oase: Hier erfährt man, wo es tatsächlich das nächste Benzin und Wasser gibt

Piste fahren, um sie schneller wiederzufinden. Bloß nicht zu lange nachdenken. Vielleicht darüber, daß wir kaum noch Wasser haben und wer uns hier wiederfinden sollte. Ich beiße die Zähne zusammen, der Schweiß brennt ätzend in den Augen. Weiter, nur weiter. Noch wenige Minuten, und auch mein Tank ist leer. Jetzt ist alles egal. Ich sehe in der Ferne ein flimmerndes Zeichen und halte verbissen darauf zu. Und wenn es nur ein Löwe ist, der seinen Schwanz in die Höhe reckt. Ich will wissen, was das

## JAUME: WENIG GELD, VIEL MUT UND NOCH MEHR GLÜCK

„Du mußt dir darüber im klaren sein, was du willst. Zuhause bleiben oder fahren. Wenn du fährst, mußt du ankommen.“

ist. Es ist, es ist... tatsächlich, es ist diese verfluchte Tonne. Mein Tank ist leer. Aber wir sind wieder auf der Piste. Gerettet.

Josep und ich sehen uns an. Er sagt: „Na ja“, und ich sage gar nichts. Von den Alpträumen, die uns in den nächsten Nächten plagen, erzählen wir uns erst viel später. Ein Stunden später vorbeifahrender Landrover verkauft uns Sprit. Wir können weiterfahren.

Weiter durch Niger, wo uns nun sintflutartiger Regen überfällt. Wir müssen auf der Straße 90 Meter breite Wassertäler durchqueren, bis zu einem Meter tief. Die Fluten schwimmen uns fort, zuerst die Maschine, dann Josep – und dann bin ich dran. Zum Glück halten die Sturzbäche nicht lange an. Wir hätten nicht mehr gewußt, wie wir ihnen entrinnen sollten.

In Kano, einer größeren Stadt im Norden Nigerias, platzen wir mitten in ein gigantisches Tanzfest hinein. Die Menschen hüpfen ausgelassen um uns und unsere Maschinen herum. Wir sind die Stars der Veranstaltung. Aber wir haben andere Probleme. Wir brauchen Naben für unsere Ducatis. Die ähnlichsten, die wir auftreiben können, stammen von Kawasaki. Ein Dreher macht sie passend. Auch Ketten und Schlauchreifen finden wir.

Bei dieser Gelegenheit nimmt sich Josep die Zeit, zwei Operationen hinter sich zu bringen. Im Krankenhaus läßt er sich die fünf Fäden ziehen, mit denen seine Ellenbogen-Wunde in Tamanrasset vernäht worden war. Und auf dem Marktplatz begibt er sich in die Hände eines jungen Mannes, der ihm mit einer verrosteten Klinge den Bart abschabt. Josep übersteht beide Operationen mit Erfolg.

Auf schlechten, aber wenigstens morastfreien Straßen fahren wir 750 Kilometer durch Kamerun. Zum erstenmal auf unserer Reise trinken wir frische Milch. Ein Labsal nach all der Wasserschluckerei. Kamerun bleibt uns als eines der bestorganisierten Länder in Erinnerung. Beim Grenzübertritt in die Zentralafrikanische Republik am 1. September können sich die Zöllner gar nicht von unseren Pässen trennen. 40 Seiten voller Stempel – ein Bilderbuch für Beamte. Joseps Kupplung macht endgültig schlapp. Wir müssen uns eine Lösung einfallen lassen.

Josep geht aufs Ganze. Er will es riskieren, die restlichen 13000 Kilometer ohne Kupplung zu fahren. Er beschlägt die Scheiben so, daß der Antrieb fest verbunden ist. Mir bleibt die ehrenvolle Aufgabe, jedesmal die Maschine anzuschleppen. Ansonsten schaltet Josep das Motorrad jetzt nur noch nach Gehör.

Bei der Anschlepperei gibt es jedesmal ein großes Hallo. Immer sind begeisterte freiwillige Helfer zur Stelle, die unbedingt auch meine Maschine anschleppen möchten. Sie können einfach nicht begreifen, daß eine Maschine kaputt und eine in Ordnung ist. Sie glauben offensichtlich, daß Motorräder immer durch Anschleppen gestartet werden. Auf die Dauer wird die ständige Erklärerei lästig. Für Zaire hatten wir in Spanien kein Visum erhalten. Und die Zeichen stehen auch hier schlecht. Trotzdem versuchen

wir unser Glück. Wir lassen uns von Bangui aus an Bord eines zerbrechlichen Kanus über den Grenzfluß Oubangul übersetzen. Zollbeamte erwarten uns. Man schickt uns zurück. Nichts zu machen. Der Fährmann muß das gewußt haben. Er berechnete von vornherein den Preis für die Hin- und Rückfahrt.

In Bangui beantragen wir nun ein Visum für den Sudan. Kaum daß wir es in der Hand haben, gehen Gerüchte von einem Staatsstreich in der sudanesischen Hauptstadt um. Wir machen, daß wir fortkommen, ehe man es sich anders überlegt. Einer Südamerikanerin, die nach uns kommt, verweigert man bereits die Einreise.

Bangui scheint ein schwieriges Pflaster zu sein. Man kommt einfach nicht ungeschoren davon. Als wir aus der Stadt fahren, stoppt mich ein Polizist. Ich wäre in der falschen Richtung gefahren. Und das auf einer riesig breiten Sandstraße ohne jegliches Verkehrszeichen. Erfolg der Aktion: Eine Stunde Knast und 40 Mark Geldbuße.

Auf dem Weg in den Sudan treffen wir auf die schlechtesten Straßen Afrikas. Steine, Wasser und Schlamm. Brücken aus Baumstämmen lassen uns das Blut in den Adern erstarren. Schreckliche Ortschaften. Ziegen blockieren die Wege, ebenso Schweine, Esel und Hühner. Wir fahren Slalom. Nur kein Tier anfahren. Wir wollen nicht auf offener Straße gelyncht werden.

Wir befinden uns in einem ständigen Zustand der Erschöpfung und stürzen oft. Vielfach können wir das Motorrad ohne die Hilfe des anderen nicht mehr aufrichten. Wir sind so fertig, so jenseits jeglicher Selbstkontrolle, daß uns bei jedem Sturz Tränen der Wut in die Augen schießen. Das einzige, was uns abends wieder ein bißchen aufrichtet, ist die verblüffende Gastfreundschaft der Eingeborenen. Sie bieten uns ihre Hütten zum Schlafen an und laden uns zum Essen ein. Es gibt Mais, Erdnüsse, Bananen, Mandarinen, tropische Ananasfrüchte, Affen-, Ziegen- und Elefantenfleisch. Häufig schlafen wir mitten beim Essen ein. Wir sind einfach zu müde.

Zur Illustration, was wir auf dieser Strecke durchmachen, zwei Tageseintragen aus unserem Mechanikbuch. 6. September: Platter vorn, Ketten spannen, Kugellager im Vorderrad auswechseln, Auspuffrohr geht ab, Platter hinten, Gasgriff ausbessern. 7. September: Drei Platte, Zündkerzen reinigen, Nabe auswechseln, Ketten spannen, Bremse nachstellen. Und so weiter.

Aber wir kommen voran. Die Strecke Bangassou–Tambura schaffen wir in sieben Tagen. 600 Kilometer. Und das jeden Tag von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang. Daß uns auch Idi Amins Leute die Einreise nach Uganda verweigern würden, hatten wir schon vermutet. Das kann uns nicht mehr erschüttern. Wir nehmen den Umweg über Kenia.

Endlich. Am 5. Oktober sind wir in Nairobi. Das Schlimmste ist überstanden. 57 Tage haben wir bis hierher gebraucht. 12000 Kilometer haben wir zurückgelegt. Es kommt uns wie ein Wunder vor, daß

wir noch leben. Aber da wir noch leben, werden wir auch die letzten 6000 Kilometer schaffen.

Die Ducatis sind überholt. Wir haben neue Naben, neue Ketten... allerdings keine neue Kupplung. Dafür sind unsere Nerven wieder etwas stabiler. Wir passieren den Kilimandscharo und grüßen ihn wie einen alten Bekannten. Die Fahrt durch die Wälder und Steppen Tansanias verläuft parallel zur Eisenbahnlinie, die von 60000 Chinesen aus Maos Reich erbaut wurde und kurz vor der Einweihung steht. Der Solidarisierungsprozeß der Länder der Dritten Welt trägt erstaunliche Früchte.

Kurz vor der Grenze nach Sambia wird unser letzter Fotoapparat gestohlen. Alle Erinnerungen werden jetzt nur noch von einem 16-mm-Film festgehalten, den wir nach und nach abdrehen. Bevorzugte Darsteller sind nun die Elefanten und Nashörner aus den Nationalparks Sambias.

Die Beziehungen zwischen Sambia und Rhodesien sind gleich null. Die Grenze ist geschlossen, eine Durchreise unmöglich. Also weichen wir nach Botswana aus. Am 10. Oktober übernachteten wir dort in dem Hotel eines Wildparks. Im zwei Kilometer entfernten Chobelodge – einem winzigen Negerkral – heiraten Elizabeth Taylor und Richard Burton zum zweitenmal. Einziger Zeuge – ein Nilpferdjunge.

Aber wie das immer so ist – des einen, wenn auch nur kurzes Glück ist des anderen Unglück. Uns beutelt es noch zweimal. Die Ducati, die wir ohne Kupplung fahren, gibt ihren Geist endgültig auf. Was bleibt mir anderes übrig, als an der Vorgabel ein Seil zu befestigen und Josep die letzten 2200 Kilometer bis Kapstadt zu schleppen. Nicht gerade ein Vergnügen. Trotz der guten Straßen.

Das zweite Debakel trifft uns härter. Wir sind total pleite. Und in der südafrikanischen Hauptstadt Pretoria erfahren wir auf der Bank, daß die Internationale Motorschutz AG, unser spanischer Sponsor, nicht mehr existiert. Die weltweite Rezession hat unserem Geldgeber den Garaus gemacht. Zum Glück lernen wir ein paar spanische Geistliche kennen, die uns mit südafrikanischen Rands für die Weiterreise und für Rückflugkarten aus helfen können. Wir überschlagen die Gesamtkosten unserer Fahrt. Es werden etwa 14500 Mark sein.

Am 23. Oktober schließlich ist es soweit. Wovon wir träumten, was wir planten und was wir in Angriff nahmen, ist Wirklichkeit geworden: Nach 75 Tagen und 18000 Kilometern ziehen wir in Kapstadt ein. Ich vorneweg, zwei Meter hinter mir Josep am Schleppseil. Die Schwarzen winken uns zu, die Weißen wenden sich indigniert ab. Wir sind wohl zu dreckig. Keine Zierde für die weiße Rasse.

Daß weder die einen noch die anderen wissen, wer wir sind, wo wir herkommen und was wir durchgemacht haben, kann uns egal sein. Wir haben zum erstenmal Afrika von Nord nach Süd mit dem Motorrad durchquert und sind angekommen. Das genügt uns. Und das soll uns erst mal einer nachmachen. **m**